

Culto en tránsito: la capilla de la estación Termini en Roma

Worship in transit: the chapel of the Termini railway station in Rome

Antonio S. Río Vázquez y Mattia Carnassale · Universidade da Coruña

RESUMEN

A lo largo del siglo veinte, las estaciones del ferrocarril situadas en las principales ciudades europeas se convierten en importantes nodos de intercambio de viajeros, con una complejidad programática que, junto a los andenes, aglutina varios usos complementarios y diferenciados, haciendo de la estación un lugar público dónde el tránsito se pueda convertir en una experiencia agradable y satisfactoria. Entre estos usos complementarios, las capillas de las estaciones constituyen un conjunto de espacios de culto singulares, debido a las características y condicionantes que poseen. Se trata de pequeñas iglesias que buscan ofrecer intimidad y recogimiento temporal frente al bullicio constante que presenta un equipamiento ferroviario.

ABSTRACT

Throughout the twentieth century, the railway stations located in major European cities become important nodes of exchange of travelers, with a programmatic complexity, that brings together various complementary and different uses along with platforms, making the station a public place where transit can become a pleasant and satisfying experience. Among these complementary uses, the chapels of the stations are a unique kind of places for worship, because of the characteristics and conditions they have. They are small churches that seek to offer privacy and temporary seclusion against the constant bustle of the a railway installation.

PALABRAS CLAVE

Arquitectura; Roma; Termini; capilla.

KEYWORDS

Architecture; Rome; Termini; chapel.



Fig. 01. La estación Termini a finales del siglo XIX.

TERMINI: FINAL DE TRAYECTO

Hasta el año 1864 eran tres las estaciones que servían al ferrocarril a la ciudad de Roma: la línea de Civitavecchia en Porta Portese, la de Frascati en Porta Maggiore y la de Ceprano en Termini. Ésta era una de las tres estaciones de la Roma papal, la que suponía el final del trayecto desde Nápoles, inaugurada en junio de 1862; pero a ella se unieron en 1864 las demás: desde entonces habrá una única estación central en Roma, y esa condición tendrá importantes consecuencias urbanas¹.

El papa Pío IX aprobó en el año 1860 «que las tres líneas de ferrocarril lleguen en Roma a la cabeza de una estación y que ésta se construya en la villa Massimo junto a las termas de Diocleciano»². La primera estación de Termini se concibe como una nueva puerta a la ciudad, siguiendo la tipología de *gares-on-tête*, organizando los servicios y accesos en torno a un gran vestíbulo-cabecera que se acompaña de largos desarrollos lineales para el intercambio de viajeros. La complejidad de Termini radicaba además en resolver de modo adecuado la implantación urbana y ofrecer un nuevo equipamiento simbólico, con el *complejo de grandiosidad* que demandaba el pontífice.

Durante unos pocos años, Termini fue un apeadero conformado mediante un simple barracón de madera, pero enseguida se abordó un proyecto arquitectónico monumental, anticipando su condición de referente en

la ciudad. El proyecto, redactado por Mercandetti y Barthelemy en 1864, supone una variación al modelo de la parisina *Gare de l'Est*. La influencia de la ingeniería francesa está presente también en el proyecto que finalmente se realiza, elaborado por Salvatore Bianchi, conjugando el uso de las estructuras funcionales de hierro y cristal con la arquitectura *cinquecencista* de fábrica tradicional.

La presencia de la nueva estación permitía desvelar otras arquitecturas emblemáticas presentes en Roma, como la basílica o el arco triunfal, que reaparecían a través del hierro decimonónico. Termini se había convertido en algo más que un simple lugar de llegada y salida de la ciudad. Aunque comprendía un complejo programa de usos administrativos y de servicio a los viajeros, la estación promovida en el final de los Estados Pontificios carecía de un espacio destinado al culto.

La *joven* Termini enseguida se convierte en la *vieja* Termini. Permanece en uso hasta 1938, siendo ampliada en 1905 y 1923 antes de acometer el proyecto de una nueva estación que se inicia a finales de los años treinta y se finaliza después de la Segunda Guerra Mundial. Sin perder su condición de acceso monumental en la ciudad, era preciso reconvertirla en una estación moderna. Así nace el remate de Angiolo Mazzoni (1937/38), que incorpora una iglesia concebida como un monumental espacio abovedado, excavado bajo la

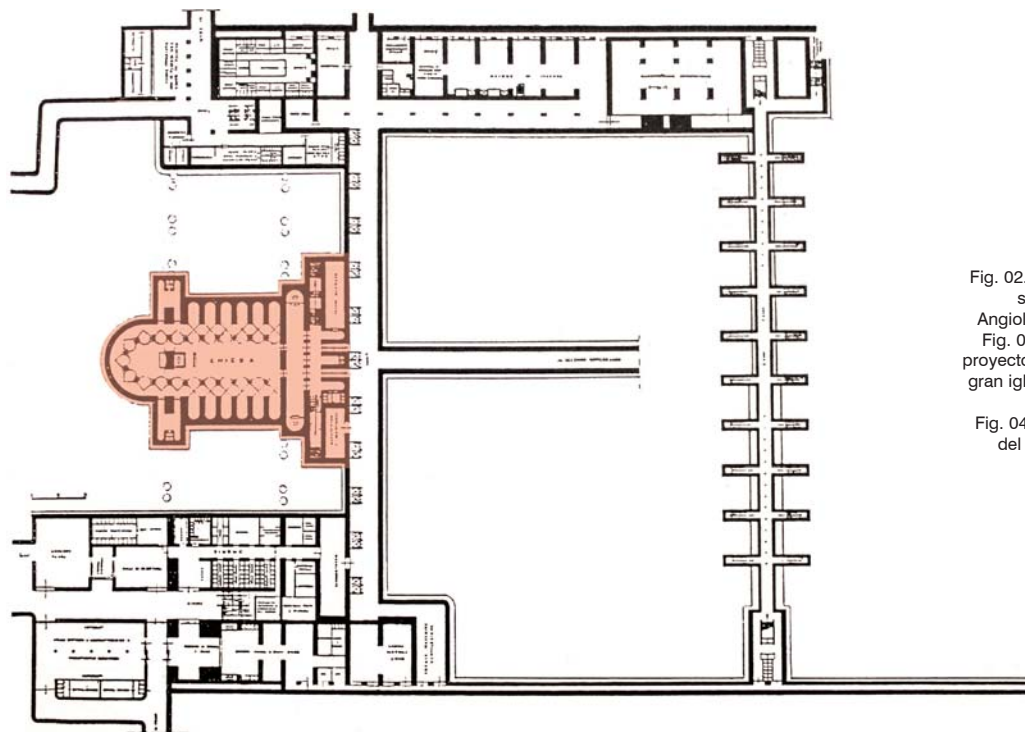
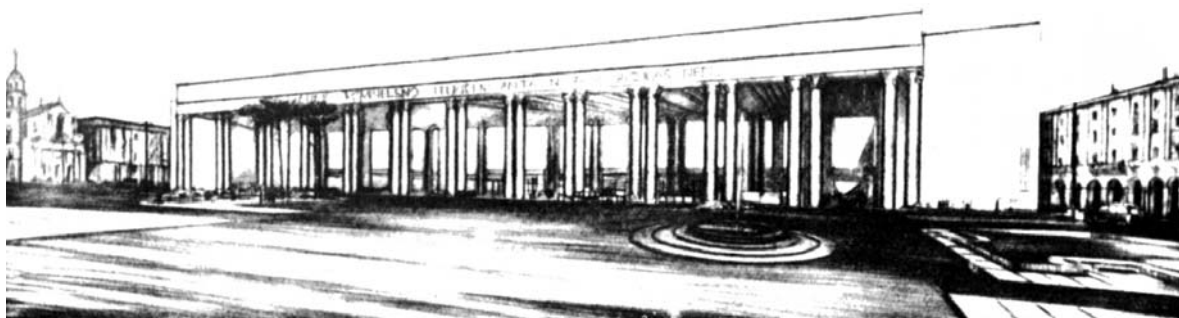


Fig. 02. La estación Termini según el proyecto de Angiolo Mazzoni, 1937/38.

Fig. 03. Primer sótano del proyecto de Mazzoni, con la gran iglesia bajo la cabecera de la estación.

Fig. 04. Dibujo de Mazzoni del interior de la iglesia.





Fig. 05. La estación Termini en la actualidad.

cabecera de la estación³ (Fig. 01-02). El proyecto es interrumpido y completado —a partir del concurso de 1947— en la propuesta de Montuori (con Calini, Vitellozzi, Castellazzi, Fadigati y Pintonello). Evitando fracturas y discontinuidades, la estación se convierte en la integración de la imagen representativa anhelada por Mazzoni (Fig. 03-04) y la magistral resolución del programa por parte de los ganadores del concurso.

Un resultado que se entiende principalmente en su sección, dónde se plantean cuatro espacios diferenciados formal y funcionalmente que obedecen a los nuevos usos de la estación: la galería de remate —transversal a las vías—, el bloque de oficinas, el atrio cubierto y la zona de recepción exterior. Estos dos últimos se cubren con la escultórica marquesina que recibe a los viajeros y abre la estación a la ciudad (Fig. 05). Es en esta luminosa y moderna estación dónde se destina un primer espacio para el culto, una pequeña capilla dedicada al Santo Crucifijo inaugurada en 1952 con la autorización del cardenal vicario de Roma Clemente Micara, en un local cedido por Ferrocarriles del Estado. Su ubicación, junto al andén 22 —próxima al ala sur de la estación—, ocasiona que, en poco tiempo se traslade al nivel inferior, buscando un mayor recogimiento (Fig. 06-07). Allí permanece desde 1955 hasta 1998, cuando se inician las obras de reestructuración de la estación de cara al Gran Jubileo del año 2000. Es entonces cuando se decide proyectar un espacio específico para la capilla.

UNA CAPILLA-VAGÓN

Si el año 1950 había supuesto la conclusión de la nueva estación Termini, coincidiendo con el jubileo

decretado y celebrado bajo el pontificado de Pío XII, el jubileo del 2000 —durante el pontificado de Juan Pablo II— supone su recualificación y puesta al día conforme a lo que demanda una estación de tren del siglo XXI.

Durante la década de los noventa, el Ayuntamiento de Roma y la Región del Lazio inician un complejo proyecto de reestructuración del sistema ferroviario. Se constituye la sociedad *Grandi Stazioni* con el objetivo de gestionar de modo unitario las principales actividades de los edificios y el espacio interno de las estaciones de tren italianas más importantes, con una experiencia piloto a desarrollar en Termini de cara al inmediato jubileo.

La coordinación arquitectónica del programa *Grandi Stazioni* recae de 1997 a 2003 en Marco Tamino (1946, t. 1971), arquitecto director del estudio Ingenium Re. Cuando Tamino explica las líneas generales de su proyecto para Termini afirma que «la geografía de los intereses de una sociedad decididamente nómada parece cada vez más dilatado y se dispersa en un territorio continuamente en expansión: trabajo, ocio, estudios, actividades sociales y culturales, las relaciones familiares y el sufrimiento son comunes en diferentes lugares a los que se llega con un número creciente de movimientos, grandes y pequeños, destinados a modificar de manera irreversible nuestro comportamiento, la percepción de los lugares, la cultura y la organización funcional de nuestra sociedad»⁴.

Las estaciones se convierten en estructuras que usamos cada vez con más frecuencia, que se vuelven *espacios de cotidianidad* y, al mismo tiempo, son lugares excepcionales, grandes nodos de conexión en los que

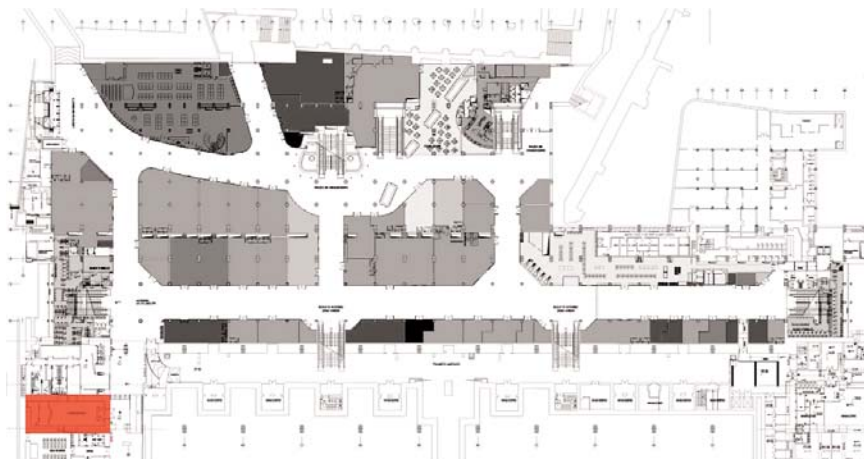
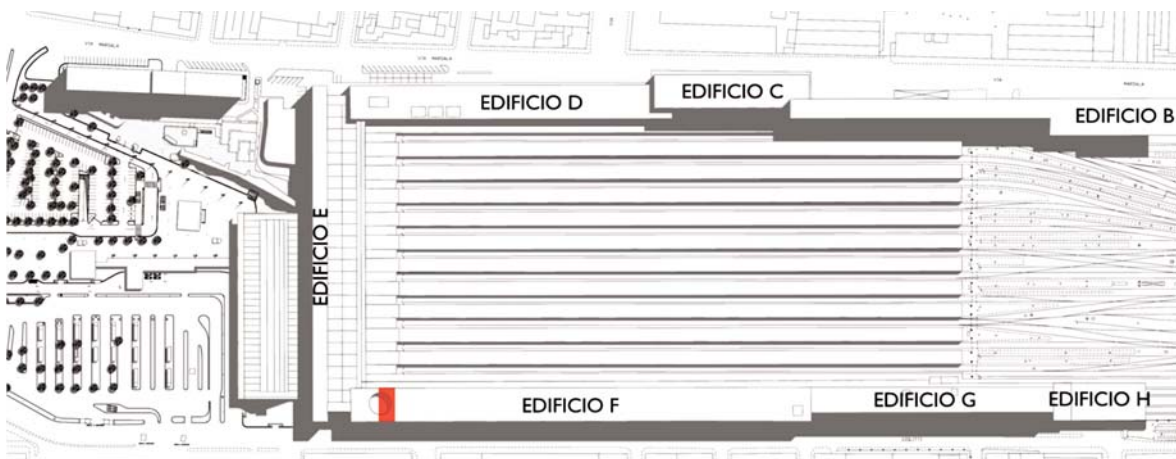
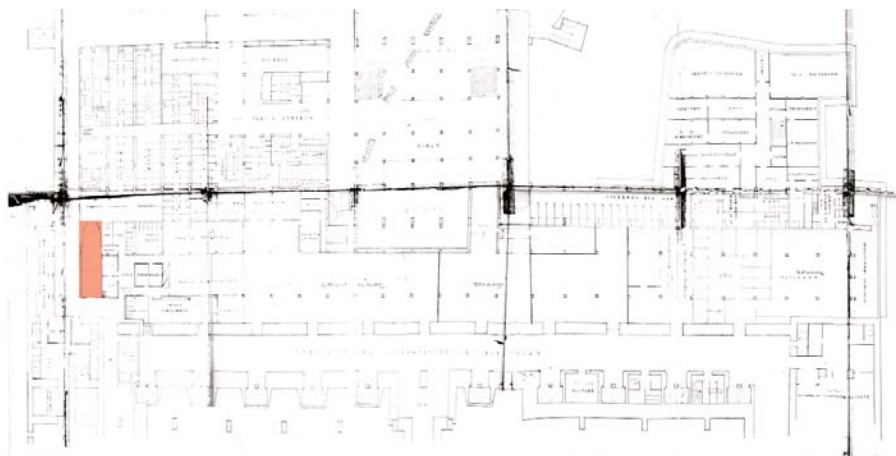


Fig. 06. Planta del primer sótano de Termini en 1956, con la capilla (señalada en rojo) formando parte del albergue de la estación.
Fig. 07. Emplazamiento de la actual capilla (girado 90° con respecto a los otros dos planos).
Fig. 08. Planta actual del primer sótano, con la ubicación de la capilla.



Fig. 09. Interior de la capilla.

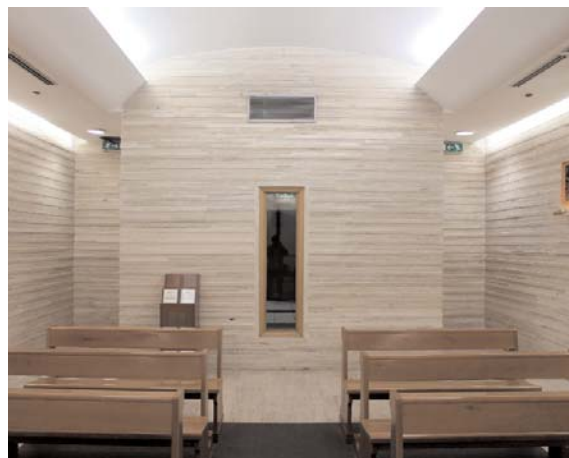


Fig. 10. Vista de la entrada.

desplazamientos locales, nacionales e internacionales confluyen todos los días. Para resolver esta complejidad programática, el proyecto de Tamino se articula siguiendo cuatro líneas de actuación: reordenación y gestión de los flujos; modernización de los servicios a los viajeros; introducción de nuevas funciones y actividades diversas en el espacio interno de la estación —especialmente en aquellas zonas infrautilizadas o degradadas— y puesta en valor de la arquitectura de la estación, logrando alcanzar un nivel óptimo de calidad, confort y seguridad.

Dentro de estas líneas de actuación se proyecta la nueva capilla del Santo Crucifijo, situada en el Edificio F (también llamado *Ala Mazzoniana*, en honor a su proyectista), conformando el frente sur de la estación más próximo a su cabecera. La capilla se sitúa en el primer sótano, cercana al lugar que había tenido históricamente y haciendo de bisagra entre el *Forum* comercial situado bajo la cabecera de la estación y la zona de nuevos usos públicos del *Ala Mazzoniana* (Fig. 08).

Lejos de plantearse como una presencia singular en la estación, la capilla opta por la discreción y el respeto, ajustándose a los límites espaciales y a la modulación estructural prefijadas por Angiolo Mazzoni en 1939. Así, el espacio para el culto ocupa estrictamente uno de los primeros módulos, orientando la cabecera hacia el suroeste mientras que, en un segundo módulo,

se introducen usos complementarios de la capilla, como sala de reuniones y oficinas.

Evitando recurrir a formas arquetípicas de la arquitectura cristiana o a espacios carentes de carácter propio⁵, la capilla emplea un referente formal inmediatamente reconocible para el viajero, recreando a través de la arquitectura el interior de un vagón de tren (Fig. 09). Este recurso se enfatiza todavía más en los espacios situados en los extremos, dónde se desplaza el acceso a los laterales generando un ámbito de transición (Fig. 10), que encuentra su reflejo en el inmaculado plano purista levantado a modo de retablo detrás del altar.

La *capilla-vagón* aparecerá también con variaciones en otras estaciones de tren italianas, como es el caso de Roma Tiburtina o, más recientemente, de Santa María Novella en Florencia. En Termini, la manera de iluminar el espacio —situando franjas de luz en el remate superior de los muros laterales y en el nacimiento de la bóveda rebajada que constituye el techo de la capilla— enfatiza todavía más la metáfora de los vehículos de tránsito colectivo, como autobuses, aviones o vagones de tren.

Frente al movimiento constante de los viajeros, el recogimiento de este lugar para el culto se fija a través de una dualidad material: paramentos blancos ejerciendo de cielo raso, prolongado verticalmente en el ábside, y mármol en lajas de reducido espesor en muros y en las gran-

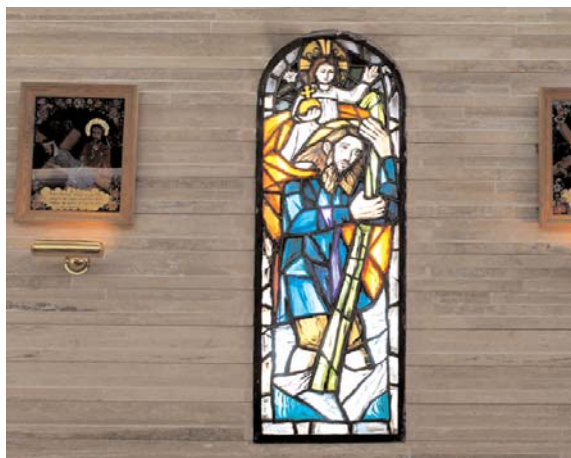


Fig. 11. María Laetitia Giuliani Melis, vidriera de san Cristóbal sobre el muro este.

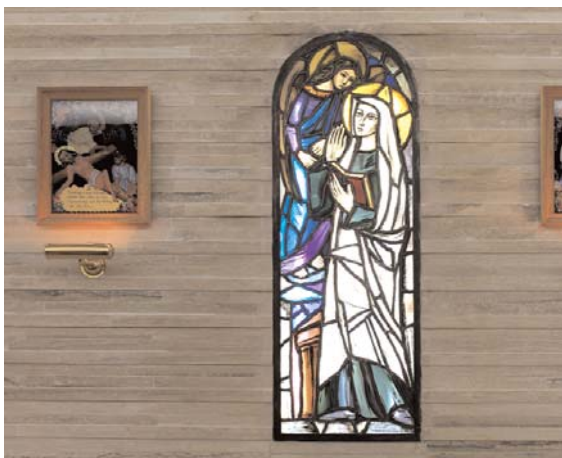


Fig. 12. María Laetitia Giuliani Melis, vidriera de santa Francisca Romana sobre el muro Fragmento del muro oeste.

des losas del suelo, empleándose también en el altar. Los tonos claros son protagonistas, conformando un escenario luminoso y tranquilo bajo el ruido de los andenes.

LA PRESENCIA DEL ARTE SACRO

Sobre ese neutro fondo material aparecen un conjunto de obras artísticas de diferentes procedencias, que nos hablan de la historia de la capilla desde sus orígenes en los años cincuenta. El crucifijo de madera, procedente de la región de Val Gardena, sufrió todos los traslados y ahora, ubicado detrás del altar, constituye la pieza focal del espacio, al tiempo que lo anuncia hacia el exterior a través de un hueco vertical situado en el acceso.

Las vidrieras retroiluminadas —situadas como falsas ventanas— también pertenecían a la capilla anterior y fueron reutilizadas. Junto a motivos florales y propios del cristianismo —la paloma y el cordero—, aparecen dos imágenes claramente vinculadas al tránsito de viajeros en Italia: san Cristóbal, protector de los ferroviarios, y santa Francisca Romana, protectora de los conductores. Todas ellas fueron elaboradas por María Laetitia Giuliani Melis en el taller romano Vetrare d'Arte Giuliani (Fig. 11-12).

El vía crucis existente en la capilla anterior se perdió en el traslado, y el papa Juan Pablo II, conocedor de los hechos, hizo entrega de uno nuevo, compuesto por una serie de láminas enmarcadas de pequeño formato

elaboradas con un lenguaje sencillo y cercano. En ellas destaca la presencia de Cristo, con una brillante corona dorada y un texto en la parte inferior explicando cada estación en un dialecto polaco.

En un lateral aparece la obra más vanguardista de la capilla. Se trata de un sagrario fundido en bronce con incrustaciones de vidrios de colores. En una maraña de formas que crecen desde el suelo, van apareciendo imágenes simbólicas de la liturgia: las espigas de trigo buscando la luz del sol, las uvas generadoras del vino, los panes y los peces y, en la parte superior, un pelícano: aquella ave que, como recuerda san Isidoro de Sevilla⁶, llegaría a rociar a sus hijos muertos con su sangre para devolverles la vida, razón por la que es tomada como representación de la resurrección cristiana (Fig. 13).

En el muro opuesto aparece un pequeño fresco con la imagen de la Virgen y el Niño, donado para la primera capilla por parte del entonces Ministro de Transportes, Oscar Luigi Scalfaro, quién llegaría a ser Presidente de la República en los años noventa, cuando se realizó la reestructuración de Termini y se construyó la actual capilla. Es cuando se incorpora también el nuevo mobiliario: altar, ambón, sede (Fig. 14), bancos y reclinatorios, todos ellos elaborados en madera y proyectados por el estudio de Marco Tamino siguiendo unas líneas suaves y modernas que se integran con naturalidad en la arquitectura de la capilla.



Fig. 13. El sagrario.



Fig. 14. La sede.

UN LUOGO DA VIVERE

Un lugar para vivir es el lema escogido para publicar Termini a través de los medios. En la actualidad, la población que atraviesa diariamente la estación es mayor que la de muchas ciudades. Se ha convertido en algo más que un lugar de tránsito, y el espacio para el culto incorporado dentro de la estación se ha acostumbrado a vivir al ritmo de los desplazamientos.

Don Giorgio y don Oliviero explican con orgullo que se trata de la iglesia del barrio que distribuye más comuniones al día, mientras recuerdan la transición por los diferentes espacios de la estación hasta llegar al emplazamiento actual. A todas horas es posible ver gente rezando en el interior, y durante el Gran Jubileo del año 2000, la afluencia a la liturgia diaria obligó a habilitar el local de reuniones anexo y celebrar dos ceremonias paralelamente. Aunque si hay algo que emociona profundamente a los sacerdotes es recordar los aniversarios de boda de los trabajadores de la estación celebrados en la capilla. Es en esas ocasiones cuando la arquitectura se une a la vida y construye un lugar dónde quedarse, mientras que los trenes, día tras día, llegan y parten fugaces de Termini.

PROCEDENCIA DE LAS IMÁGENES

Archivo de los autores excepto:

Fig. 06. Archivio Storico Lavori e Costruzioni FS.

NOTAS

(1) José Ramón Alonso Pereira, *Roma Capital. Invención y construcción de la ciudad moderna* (A Coruña: Universidade da Coruña, 2003), 109.

(2) Gianfranco Angeleri y Umberto Mariotti Bianchi, *Termini. Dalle botteghe di farfa al dinosauro* (Roma: Banca Nazionale delle Comunicazioni, 1983), 63.

(3) Cf. Marcello Piacentini, «La nuova Stazione di Roma Imperiale», *Architettura* XVIII (1939): 77.

(4) Griselda Pasini y Giovanna Pezzoli, *Roma Termini* (Roma: Editrice Compositori, 2000), 68.

(5) Véase, por ejemplo, la capilla de la Estación Central de Milán, dónde el carácter sagrado del espacio aparece otorgado básicamente por los elementos de mobiliario y la decoración.

(6) Cf. San Isidoro de Sevilla, *Etimologías* 12, 7, 26 (Madrid: Biblioteca de Autores Cristianos, 1982), 943.